

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immis-
sionsschutzgesetzes
(Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)

Punkt der 610. Sitzung des Bundesrates am 16. März 1990

A.

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),
der Finanzausschuß (Fz),
der Ausschuß für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit (G),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)
und der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)
empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80
Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

G
U

1. § 1 Abs. 2

bei An-
nahme
entfallen
Ziff.2 und 3

In § 1 ist Absatz 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Die Änderung einer Straße oder eines Schienenweges ist we-
sentlich, wenn durch sie eine wahrnehmbare Erhöhung des Geräusch-
pegels hervorgerufen werden kann. Eine wesentliche Änderung liegt
immer vor, wenn

1. durch einen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von
dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Lärms um mindestens
3 Dezibel (A) erhöht werden kann oder

Ausgeliefert am 06. MRZ. 1990

2. eine bestehende Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen oder ein bestehender Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise erweitert wird oder
3. der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Lärms nach dem Eingriff auf Dauer die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 um 3 Dezibel (A) übersteigt; es sei denn, bei den betroffenen Gebieten handelt es sich um Industriegebiete."

Begründung:

Der Begriff der wesentlichen Änderung kann durch eine Rechtsverordnung nach § 43 BImSchG nicht eingeschränkt, sondern allenfalls klarstellend konkretisiert werden. Über eine derartige Klarstellung geht die Fassung der Vorlage jedoch weit hinaus. Da anzunehmen ist, daß der Gesetzgeber den Begriff der wesentlichen Änderung in § 41 Abs. 1 BImSchG nicht grundlegend anders definieren wollte als in § 15 BImSchG, kann es nur darauf ankommen, ob durch eine Änderung Anlaß für eine Prüfung des Entstehens schädlicher Umwelteinwirkungen gegeben wird. Anlaß für eine derartige Prüfung besteht aber schon dann, wenn zusätzliche und für Dritte wahrnehmbare Geräusche auftreten können. Ob dies durch einen "erheblichen" baulichen Eingriff geschieht, ist allein nicht ausschlaggebend; wie bei § 15 BImSchG kommt es in erster Linie auf die Auswirkungen und nicht nur auf den mit der Änderung verbundenen Aufwand an.

Dieser Empfehlung widersprechen der federführende Ausschuß für Verkehr und Post und der Finanzausschuß mit folgender

Begründung (Fz):

Allgemeiner Teil:

Die Empfehlungen führen

- gegenüber der Vorlage der Bundesregierung nochmals zu einer wesentlichen Ausweitung und Erhöhung der Lärmschutzanforderungen und damit
- zu weiteren erheblichen Haushaltsmehrbelastungen bei Bund, Ländern und Kommunen,
- dazu, daß Bau- oder Unterhaltungsvorhaben künftig wegen der damit verbundenen Kosten unterbleiben (kontraproduktive Wirkung),
- zu Problemen bei der technischen Realisierbarkeit der Lärmschutzmaßnahmen (nicht überall sind die flächenmäßigen und städtebaulichen Voraussetzungen für die dann zur Einhaltung der Grenzwerte notwendigen Lärmschutzmaßnahmen vorhanden, z.B. für Tunnellösungen, Einhausungen, Lärmschutzwälle usw.).

Im einzelnen:

Diese Empfehlungen (Neufassung von § 1 Abs. 2) sehen Änderungen gegenüber der Regierungsvorlage vor, die die Lärmschutzanforderungen wesentlich erhöhen würden:

Insbesondere:

§ 1 Abs. 2 Satz 1 der Neufassung, wonach eine Änderung bereits dann wesentlich sein soll, wenn durch sie "eine wahrnehmbare Erhöhung des Geräuschpegels hervorgerufen werden kann", und § 1 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 der Neufassung, der die Lärmschwelle, ab der die Lärmschutzverordnung greift, gegenüber § 1 Abs. 2 Satz 2 der Regierungsvorlage deutlich reduziert. Der Finanzausschuß hat deshalb eine Streichung der Definition zur "wesentlichen Änderung" in § 1 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. und Abs. 2 S. 2 der Regierungsvorlage empfohlen.

Begründung (VP):

Die Änderungsempfehlung in § 1 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 enthält eine Kannvorschrift, die nicht der erforderlichen Rechtsklarheit entspricht. Eine wesentliche Änderung im Sinne von § 41 BImSchG ist nur ein baulicher Eingriff in den Verkehrsweg.

Satz 2 Nr. 3 wird durch die Verordnungsermächtigung nicht gedeckt.

Fz

2. § 1 Abs. 2

bei An-
nahme
entfällt
Ziff. 3

In § 1 Abs. 2 werden

- in Satz 1 Nr. 2 die Worte

"oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder
mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht"

sowie

- der Satz 2

gestrichen.

Begründung:

Regelungsgegenstand der Verordnung ist entsprechend der Ermächtigung in § 41 i.V.m. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG die Lärmvorsorge beim Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Bei den o.g. Definitionen der wesentlichen Änderung steht demgegenüber eindeutig die Lärmsanierung, für die das BImSchG keine Ermächtigung enthält, im Vordergrund. Danach können minimalste Pegelerhöhungen durch einen "erheblichen baulichen Eingriff" bei entsprechend hoher Lärmvorbelastung erhebliche Verkehrslärmschutzmaßnahmen auslösen.

Die Fälle, in denen Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich sind, weil der bauliche Eingriff zu merklichen Pegelerhöhungen führt, sind bereits durch Absatz 2 Satz 1 Nr. 2, 1. Alternative abgedeckt.

Absatz 2 Nr. 2 Satz 2 ist außerdem schon deshalb abzulehnen, weil der Regelungsinhalt unklar ist. Nach dem Wortlaut sind bei der Ermittlung des Beurteilungspegels auch externe, nicht mit dem Verkehrsweg zusammenhängende Lärmquellen mitzuberücksichtigen, da Satz 2 im Gegensatz zu Satz 1 nicht auf den Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms abstellt. Diese extensive Definition der wesentlichen Änderung ist abzulehnen. Die Straßenbaulastträger würden damit aus Anlaß baulicher Maßnahmen zu Lärmsanierungsmaßnahmen an Verkehrswegen verpflichtet, die durch andere Lärmquellen ausgelöst werden.

Im übrigen wäre Satz 2 überflüssig, weil bereits in Satz 1, 2. Alternative ("... oder auf mindestens erhöht wird") enthalten.

Dieser Empfehlung widersprechen der federführende Ausschuß für Verkehr und Post und der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit folgender

Begründung:

Die Rechtsprechung hat zur Lärmvorsorge immer gerechnet, daß bei Gelegenheit eines erheblichen baulichen Eingriffs ein unzumutbarer Zustand in bezug auf Verkehrslärm beseitigt werden muß, selbst wenn hörbare Lärmerhöhungen nicht eintreten. Dieser Verpflichtung kann sich auch der Verordnungsgeber nicht entziehen.

3. § 1 Abs. 2 Satz 2

VP

In

entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 1
oder 2

In § 1 Abs. 2 Satz 2 sind die Worte

"ein Beurteilungspegel"

durch die Worte

"der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrs-
weg ausgehenden Verkehrslärms"

zu ersetzen.

Begründung:

Für die Beurteilung nach § 1 Abs. 2, ob eine wesentliche Änderung vorliegt, sowie für die Bemessung des Schallschutzes nach § 2 ist ausschließlich der Beurteilungspegel des von dem neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms maßgeblich. Dies muß in § 1 Abs. 2 Satz 2 ebenso klargestellt sein, wie bereits jetzt in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2. Bei einem unterschiedlichen Wortlaut dieser beiden Sätze besteht sonst die Gefahr, daß insoweit auf einen unterschiedlichen Inhalt geschlossen wird. Insbesondere ist zu vermeiden, daß Summenpegel aus der Überlagerung mit dem Verkehrslärm vorhandener Verkehrswege der Beurteilung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 zugrundegelegt werden. Dies liefe nämlich auf eine Lärmsanierung bestehender Verkehrswege hinaus, für die § 41 in Verbindung mit § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG keine Ermächtigung enthält.

4. Zu § 2 Abs. 1

G

Bei Annahme
entfällt
Ziff. 5 *)

§ 2 Abs. 1 ist wie folgt zu fassen:

“(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelt-
einwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist sicherzustellen,
daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissions-
grenzwerte nicht überschreitet:

a) Bei dem Bau in nicht lärmvorbelasteten Gebieten

Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 50 Dezibel (A)	40 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 55 Dezibel (A)	45 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten 60 Dezibel (A)	50 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten 65 Dezibel (A)	55 Dezibel (A)

Ein Gebiet gilt als nicht lärmvorbelastet, wenn die vor
dem Bau vorhandene Lärmbelastung (Mittelungspegel) einen
der jeweils genannten Immissionsgrenzwerte nicht über-
steigt.

*) Ziffern 4 und 5 unterscheiden sich im Hinblick auf
die besonders schutzwürdigen Gebiete.

b) Bei dem Bau in lärmvorbelasteten Gebieten und bei der wesentlichen Änderung

Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 54 Dezibel (A)	44 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten 64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten 69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)"

Begründung:

Die in der Verordnung genannten Immissionsgrenzwerte sind ein für lärmvorbelastete Gebiete gerade noch tragbarer Kompromiß zwischen den Belangen des Immissionsschutzes und den Belangen des Verkehrswesens. Entsprechend dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Mai 1987 (BVerwGE 77, 295) sind für unvorbelastete Gebiete mit uneingeschränkter Wohnnutzung niedrigere Immissionsgrenzwerte festzulegen. Bei besonders schutzwürdigen Gebieten soll grundsätzlich sichergestellt werden, daß ungestörte Kommunikation am Tage und ungestörter Schlaf bei Nacht für den durchschnittlich empfindlichen Lärmbetroffenen möglich ist.

(noch Ziff. 4)

Nach Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung sollte daher ein Mittelungspegel von 55 dB(A) am Tage bzw. 45 dB(A) bei Nacht nicht überschritten werden. Die Grenzwerte der Verordnung überschreiten diese Werte insbesondere für Wohngebiete erheblich.

Die erhöhte Schutzwürdigkeit der jeweils unter Nr. 1 genannten Einrichtungen vor Lärmeinwirkungen erfordert darüber hinaus deutlich geringere Immissionsgrenzwerte als für reine Wohngebiete vorgesehen sind. Auch nach der TA Lärm als Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zum BImSchG liegt der entsprechende Schutzanspruch um 5 dB(A) höher gegenüber reinen Wohngebieten. Die Immissionsgrenzwerte sind deshalb entsprechend herabzusetzen.

U 5. § 2 Abs. 1

In § 2 ist Absatz 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

a) bei dem Bau in nicht lärmvorbelasteten Gebieten

Tag

Nacht

1. an Krankenhäusern und in Kurgebieten
55 Dezibel (A)

45 Dezibel (A)

2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten sowie an Schulen und Altenheimen
55 Dezibel (A)

45 Dezibel (A)

entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 4

(noch Ziff. 5)

3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und
Mischgebieten

60 Dezibel (A)

50 Dezibel (A)

4. in Gewerbegebieten

65 Dezibel (A)

55 Dezibel (A).

Ein Gebiet gilt als nicht lärmvorbelastet, wenn die vor dem Bau vorhandene Lärmbelastung (Mittelungspegel) einen der jeweils genannten Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt.

b) bei dem Bau in lärmvorbelasteten Gebieten und bei der wesentlichen Änderung

Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern und in Kurgebieten 55 Dezibel (A)	45 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten sowie an Schulen und Altenheimen 59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten 64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten 69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)."

Begründung:

Die in der Verordnung genannten Immissionsgrenzwerte sind ein für lärmvorbelastete Gebiete gerade noch tragbarer Kompromiß zwischen den Belangen des Immissionsschutzes und den Belangen des Verkehrswesens. Entsprechend dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Mai 1987 (BVerwGE 77, 295) sind für unvorbelastete Gebiete mit uneingeschränkter Wohnnutzung niedrigere Immissionsgrenzwerte festzulegen. Bei besonders schutzwürdigen Gebieten soll grundsätzlich sichergestellt werden, daß ungestörte Kommunikation am Tage und ungestörter Schlaf bei Nacht für den durchschnittlich empfindlichen Lärmbetroffenen möglich ist.

Nach Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung sollte daher ein Mittelungspegel von 55 dB(A) am Tage bzw. 45 dB(A) bei Nacht nicht überschritten werden. Die in der Vorlage enthaltenen Grenzwerte überschreiten diese Werte insbesondere für Wohngebiete erheblich.

Die erhöhte Schutzwürdigkeit der jeweils unter Nr. 1 genannten Einrichtungen vor Lärmeinwirkungen erfordert darüber hinaus deutlich geringere Immissionsgrenzwerte als für reine Wohngebiete vorgesehen sind. Auch nach der TA Lärm als Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zum BImSchG liegt der entsprechende Schutzanspruch um 5 dB(A) höher gegenüber reinen Wohngebieten. Die Immissionsgrenzwerte sind deshalb entsprechend herabzusetzen.

Den Empfehlungen unter Ziffern 4 und 5 widerspricht der Finanzausschuß mit folgender

Begründung:

Allgemeiner Teil: (siehe Widerspruch zu Ziffer 1)

Im einzelnen:

Diese Empfehlungen (Neufassung von § 2 Abs. 1 der Vorlage) sehen eine weitere Absenkung der Immissionsgrenzwerte gegenüber der Regierungsvorlage vor:

- Bereits die Grenzwerte der Regierungsvorlage sind gegenüber den Werten der geltenden Verwaltungspraxis erheblich abgesenkt. Die bisherigen Praxiswerte sind das Ergebnis wissenschaftlicher und praktischer Erkenntnisse aus dem Gesetzgebungsverfahren zu dem gescheiterten Verkehrslärmschutzgesetz, die bereits 1980 ein Kompromiß zwischen den Forderungen der Umweltseite, einerseits und der Finanzierbarkeit andererseits waren.
- Die Immissionsgrenzwerte sind nur zusammen mit dem Verfahren zur Ermittlung der Immissionen aussagekräftig. Die in der Regierungsvorlage vorgesehenen Änderungen hierzu führen bereits zu einer Verschärfung der Lärmschutzanforderungen um durchschnittlich 3 dB (A).
- Eine weitere Absenkung ist im übrigen nicht vertretbar, weil technisch nicht mehr realisierbar.
- Die von den Ausschüssen G und U empfohlene Absenkung der Grenzwerte würde die ohnehin schon hohen Mehrkosten der Regierungsvorlage um bis zu 50 v. H. weiter erhöhen.

6. § 2 Abs. 2

U

In § 2 Abs. 2 ist Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Flächen, für die keine der tatsächlichen Nutzung entsprechenden Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1 unter Berücksichtigung der vorgesehenen baulichen Entwicklung des Gebietes entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen."

Begründung:

§ 2 Abs. 2 der Verordnung und die Begründung erwecken den Eindruck, daß lediglich bauliche Anlagen und Gebiete im Sinne der Baunutzungsverordnung schutzwürdig sind.

Die geänderte Formulierung soll sicherstellen, daß auch Kleingartenanlagen, Friedhöfe und bestimmte Erholungsgebiete - insbesondere in Ballungsgebieten - vor Lärm geschützt werden, damit u.a. ihre Erholungsfunktion erhalten bleibt. Lärmschutz für die genannten Flächen stellt zugleich einen Beitrag zum Schutz der Gesundheit der Besucher und Erholungssuchenden dar.

Die Regelungen über die Zuordnung zu den Immissionsgrenzwerten in Abs. 1 sind darüber hinaus auch für vom Bebauungsplan abweichende, tatsächliche bauliche Nutzungen zu treffen. Hierbei und auch beim Fehlen von Bebauungsplänen ist auch eine vorgesehene bauliche Entwicklung zu berücksichtigen (vgl. auch Nr. 2.322 TA Lärm). Insofern wird auch die Auffassung der Bundesregierung in der Begründung zur Verordnung auf Seite 36 der Vorlage nicht geteilt, daß Lärmschutz nicht erforderlich ist, soweit keine Nachbarschaft besteht.

Im übrigen sollte Wohngebieten unabhängig von ihrer Lage im Innen- oder Außenbereich der gleiche Schutzanspruch zukommen.

Dieser Empfehlung widerspricht der Finanzausschuß mit folgender Begründung:

Allgemeiner Teil: (siehe Widerspruch zu Ziffer 1)

Im einzelnen:

Diese Empfehlung (Neufassung von § 2 Abs. 2 Satz 2 der Vorlage) sieht vor, daß Kleingartenanlagen, Friedhöfe usw. vor Lärm geschützt werden sollen. Die gebietsmäßige Ausweitung ist abzulehnen; auch beim Verkehrslärmschutz müssen die verfügbaren Mittel auf die unbedingt notwendigen Maßnahmen konzentriert werden.

7. Anlage 1

U

In den in Anlage 1 zur Verordnung in den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (Seite 7 der Vorlage, drittletzter Absatz) in Bezug genommenen und mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18.01.1990 übermittelten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90 ist in Abschnitt 4.4.1.1.1, Seite 31, an die Erläuterungen für p folgender Satz anzufügen:

"Sofern entsprechende Zahlen vorliegen, sind Busse und Motorräder wie Lkw zu bewerten.".

Begründung:

Busse und Motorräder erzeugen sowohl bei Beschleunigungsvorgängen als auch bei höheren Geschwindigkeiten Emissionspegel, die mit ihrer Höhe und Störwirkung mit denen von Lastkraftwagen vergleichbar sind. Sofern Zahlenwerte über die Verkehrsmengen für Busse und Motorräder im Einzelfall bereits vorliegen, dient die Ergänzung der Klarstellung, um zu vermeiden, daß sie in Unterbewertung der tatsächlichen Belastung den Verkehrsmengen für Personenkraftwagen zugeschlagen werden.

8. Anlage 1

U

In den in Anlage 1 zur Verordnung in den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (Seite 7 der Vorlage, drittletzter Absatz) in Bezug genommenen und mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18.01.1990 übermittelten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90 ist in Abschnitt 4.4.1.1.3, Seite 33, die Tabelle 4 mit Bezug auf D_{Stro} durch folgende Fußnote zu ergänzen:

"*) Für lärm mindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärm-minderung nachgewiesen ist, können auch andere Korrektur-werte D_{Stro} berücksichtigt werden."

Begründung:

Die Bekämpfung des Lärms an der Quelle ist von vorrangiger Bedeutung vor baulichen Schutzeinrichtungen. Dies gilt sowohl für die Antriebs- als auch für die Reifenfahrbahngeräusche. Mit den offenporigen Asphalten sind z.B. bereits Straßenoberflächen entwickelt und für die Praxis anwendbar geworden, die zu Pegelminderungen von 3 bis 5 dB(A) führen. Diese Entwicklung ist in Tabelle 4 zu berücksichtigen, da diese sonst unvollständig wäre. Nach den bisherigen schalltechnischen Untersuchungen ist für offenporige Asphalte bei zulässigen Geschwindigkeiten über 60 km/h eine Korrektur D_{Stro} von minus 3 Dezibel(A) gesichert. Die Formulierung als Fußnote erlaubt es, künftige bautechnische Entwicklungen zu berücksichtigen.

9. Anlage 1 Diagramm II

U

Zusammenhang mit Ziff. 10

In Anlage 1 sind in das Diagramm II zusätzlich die Kurven für 40 km/h und 30 km/h einzufügen.

Begründung:

Das Verfahren der langen geraden Straße kann in innerörtlichen Bereichen eher Anwendung finden, in denen niedrigere Geschwindigkeiten als 50 km/h auftreten können. Durch die Ergänzung wird inhaltliche Übereinstimmung mit der Fassung der RLS 90 hergestellt.

10. Anlage 1 Tabelle B

U

bei Annahme entfällt Ziffer 11

In Anlage 1 ist Tabelle B wie folgt zu fassen:

"Tabelle B: Korrektur D_{Stro} für unterschiedliche Straßenoberflächen

Straßenoberfläche	D_{Stro} in dB(A) bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von		
	30 km/h	40 km/h	≥ 50 km/h
nicht geriffelte Gußasphalte, Asphaltbetone oder Splittmatixasphalte	0	0	0
geriffelte Gußasphalte oder Betone	1,0	1,5	2,0
Pflaster mit ebener Oberfläche	2,0	2,5	3,0
sonstiges Pflaster	3,0	4,5	6,0

"Für lärm mindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärmmin- derung nachgewiesen ist, können auch andere Korrekturwerte D_{Stro} berücksichtigt werden."

Begründung:

Die zusätzlichen Werte für D_{Stro} , soweit sie nicht die Fußnote betreffen, sind eine Folge- änderung zur Änderung des Diagramms II der Anlage 1 zur Verordnung.

Die Fußnote ist veranlaßt, weil die Bekämpfung des Lärms an der Quelle von vorrangiger Bedeutung vor baulichen Schutzeinrichtungen ist. Dies gilt sowohl für die Antriebs- als auch für die Reifenfahrbahngeräusche. Mit den offenporigen Asphalten sind z. B. bereits Straßenoberflächen entwickelt und für die Praxis anwendbar geworden, die zu Pegelminderungen von 3 bis 5 dB(A) führen. Diese Entwicklung ist in Tabelle B zu berücksichtigen, da diese sonst unvollständig wäre. Nach den bisherigen schalltechnischen Untersuchungen ist für offenporige Asphalte bei zulässigen Geschwindigkeiten über 60 km/h eine Korrektur D_{StrO} von minus 3 Dezibel(A) gesichert. Die Formulierung als Fußnote erlaubt es, diese und andere künftige bautechnische Entwicklungen zu berücksichtigen.

VP

11. Anlage 1 Tabelle B

entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 10

In Anlage 1 ist in Tabelle B in der Überschrift (Zeile 1 der Tabelle) der Hinweis " D_{StrO} in dB(A)" durch den Hinweis " $D_{\text{StrO}}^{**})$ in dB(A) zu ersetzen und folgende Fußnote anzufügen:

"**) Für lärm mindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärm minderung nachgewiesen ist, können auch andere Korrekturwerte D_{StrO} berücksichtigt werden, z. B. für offenporige Asphalte bei zulässigen Geschwindigkeiten $> 60 \text{ km/h} - 3 \text{ dB(A)}$."

Begründung:

Die Bekämpfung des Lärms an der Quelle ist von vorrangiger Bedeutung vor baulichen Schutzeinrichtungen. Dies gilt sowohl für die Antriebs- als auch für die Reifen-Fahrbahngeräusche. Mit den offenporigen Asphalten sind bereits Straßenoberflächen entwickelt und für die Praxis anwendbar geworden, die zu Pegelminderungen von 3-5 dB(A) führen. Diese Entwicklung ist in Tabelle B zu berücksichtigen, da diese sonst unvollständig wäre. Nach den bisherigen schalltechnischen Untersuchungen ist für offenporige Asphalte bei zulässigen Geschwindigkeiten über 60 km/h eine Korrektur D_{Stp} von -3 Dezibel (A) gesichert. Die Formulierung als Fußnote erlaubt es, darüber hinaus künftige bautechnische Entwicklungen - auch bei anderen Straßenoberflächen - zu berücksichtigen.

12. Anlage 1 Diagramm III

U

In Anlage 1 ist im Diagramm III das eingefügte Bild zu streichen.

Begründung:

Das Bild ist unrichtig, weil es nicht zutreffende Bezeichnungen enthält. Zudem ist es entbehrlich, weil die im Diagramm verwendeten Größen im Text der Anlage 1 erläutert sind. Durch den Verzicht auf das Bild wird inhaltliche Übereinstimmung mit der Fassung der RLS-90 hergestellt.

U

13. Anlage 1 Diagramm IV

In Anlage 1 ist im Diagramm IV die bildhafte Darstellung der Funktion an die Berechnungsformel für D_{BM} anzupassen.

Begründung:

Die Kurvenscharen im Diagramm IV geben nicht die Ergebnisse der zugrundegelegten Formel wieder. Durch die Änderung wird eine inhaltliche Übereinstimmung mit der Fassung der RLS-90 hergestellt.

14. Anlage 2

U

Die in der Anlage 2 zur Verordnung in den Erläuterungen zu "D_B..." und den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (S. 18 der Vorlage, Abs. 2) in Bezug genommene und mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18.01.1990 übermittelte Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 ist in Abschnitt 5, Seite 11, die Formel (1) durch das Summationsglied D_{Ra} zu ergänzen, welches den Einfluß der Kurven auf den Emissionspegel berücksichtigt. D_{Ra} ist in die Tabelle 1 auf Seite 4 mit entsprechender Erläuterung aufzunehmen.

Begründung:

An Schienenwegen mit Radien $R < 300$ m ist mit häufigen, bei Radien zwischen 300 und 500 m mit gelegentlichem Kurvenquietschen zu rechnen. Der damit verbundenen Erhöhung des Emissionspegels ist Rechnung zu tragen (vgl. Abschnitt 5.8 der Schall 03).

15. Anlage 2

VP
U

In der in der Anlage 2 zur Verordnung in den Erläuterungen zu "D_B..." und den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (Seite 18 der Vorlage, Abs. 2) in Bezug genommenen und mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18.01.1990 übermittelten Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 ist der Abschnitt 5.6 "Einfluß von Brücken" wie folgt zu fassen:

" Der Einfluß von Brücken wird durch einen Zuschlag in (1) von $D_{br} = 3$ dB für die Gleise auf der Brücke berücksichtigt."

Begründung:

§ 3 Satz 1 der Verordnung verlangt eine Berechnung des Schallpegels. Messungen für besondere Fälle sind nicht vorgesehen. Auch enthält die in der "Schall 03" Nr. 5.6 Satz 2 zitierte "Akustik 07" (Quelle /6/) keine besondere reproduzierbare Meßvorschrift für Brücken.

Daher sollte es für bestehende und geplante Brücken bei der Berechnung bleiben.

16. Anlage 2

U

In der in der Anlage 2 zur Verordnung in den Erläuterungen zu " $D_B...$ " und den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (Seite 18 der Vorlage, Abs. 2) in Bezug genommenen und mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18.01.1990 übermittelten Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 ist nach Abschnitt 5.7, Seite 15, folgender Abschnitt einzufügen:

"5.8 Einfluß der Kurven

Treten beim Befahren enger Kurvenradien Quietschgeräusche auf, so sind - soweit sie nicht durch technische Maßnahmen ausgeschlossen werden können - bei Kurvenradien < 300 m für den gesamten Kurvenabschnitt $D_{ka} = 8$ dB, bei Kurvenradien mit $300 \text{ m} < R < 500 \text{ m}$ für den gesamten Kurvenabschnitt $D_{ka} = 3$ dB in Ansatz zu bringen."

Begründung:

An Schienenwegen mit $R < 300$ m ist mit häufigem, bei Radien zwischen 300 m und 500 m mit gelegentlichem Kurvenquietschen zu rechnen. Der damit verbundenen Erhöhung des Emissionspegels ist durch einen Zuschlag von 8 dB bzw. 3 dB Rechnung zu tragen, sofern nicht durch technische Maßnahmen Quietschgeräusche in Kurven ausgeschlossen werden können.

VP
U

17. Anlage 2

In der in der Anlage 2 zur Verordnung in den Erläuterungen zu "D_B..." und den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (Seite 18 der Vorlage, Abs. 2) in Bezug genommenen und mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18.01.1990 übermittelten Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 ist in Abschnitt 6 im drittletzten Absatz auf Seite 19 der zweite Satz zu streichen.

Begründung:

Die Festschreibung von h_m auf eine einzige Größe, nämlich auf den Vertikalschnitt senkrecht zum Gleis (vom Immissionsort aus gesehen) führt dann zu fehlerhaften Berechnungen der Immissionspegel aus Teilstücken, wenn die den Wert h_m prägenden Geländeformationen für mehrere Teilstücke unterschiedlich sind. Mit Rechenprogrammen kann h_m für jedes beliebige Teilstück ermittelt werden.

Außerdem ist durch die Streichung eine Gleichbehandlung mit den Verfahren in der RLS 90 in der Fassung gewährleistet, die mit Schreiben des BMV vom 18.01.90 übermittelt wurde.

U

18. Anlage 2

In der in der Anlage 2 zur Verordnung in den Erläuterungen zu "D_B..." und den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (Seite 18 der Vorlage, Abs. 2) in Bezug genommenen und mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18.01.1990 übermittelten Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 ist auf Seite 20 nach Absatz 1 der zweiten Anmerkung anzufügen:

" Bei Fahrgeschwindigkeiten der Züge über 200 km/h sind in der Abschirmungsberechnung auch höher gelegene Schallquellen (aerodynamische Geräusche, Stromabnehmer) zu berücksichtigen."

Begründung:

Nach vorliegenden Untersuchungen (z.B. DFVLR) liegt schon bei Fahrgeschwindigkeiten von 200 km/h das aerodynamische Geräusch weniger als 10 dB(A) unter dem Rollgeräusch mit absorbergedämpften Rädern. Bei einer niedrigen Abschirmwand, die das Rad-Schiene-Geräusch um etwa 10 dB(A) vermindert, beträgt die Gesamtminderung dann nur noch ca. 7 dB(A). Bei noch höheren Geschwindigkeiten nimmt diese Diskrepanz drastisch zu.

U 19. Anlage 2

In der in der Anlage 2 zur Verordnung in den Erläuterungen zu "D_B..." und den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (Seite 18 der Vorlage, Abs. 2) in Bezug genommenen und mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18.01.1990 übermittelten Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 ist auf Seite 21

- die Zeile nach Gleichung (12) zu ersetzen durch:
"mit $Z_k > 0$ ",
- der Satz "Wenn das Hindernis die Sichtverbindungsline zwischen Emissionsort und Immissionsort nicht überragt, ist z mit negativem Vorzeichen zu versehen;" zu ersetzen durch (vergleiche RLS-90):
"Eine Pegelminderung durch Abschirmung tritt erst dann ein, wenn das Hindernis die Ebene durch Fahrstreifen und Immissionsort mindestens tangiert." und
- die letzte Zeile zu streichen.

Begründung:

Für Abschirmungen, bei denen die Verbindungslinie von Emissionsort und Immissionsort gerade über der Abschirmung liegt, würde sich eine Pegelminderung von 4,8 dB (A) errechnen. Da aber bei hohen Fahrgeschwindigkeiten höher liegende Geräuschquellen nicht unbeachtet bleiben dürfen, wenn sie nicht abgeschirmt sind, sollte hier ebenso wie in der RLS-90 nicht mit negativem Schirmwert Z_k gerechnet werden.

U

20. Anlage 2

In der in der Anlage 2 zur Verordnung in den Erläuterungen zu " $D_B...$ " und den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (Seite 18 der Vorlage, Abs. 2) in Bezug genommenen und mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18.01.1990 übermittelten Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 ist in Abschnitt 11.2 im Diagramm 8 (S. 41) das eingeschobene Bild zu streichen.

Begründung:

Das Bild ist unrichtig, weil es nicht zutreffende Bezeichnungen enthält. Zudem ist es entbehrlich, weil die im Diagramm verwendeten Größen im Text der Anlage 2 erläutert sind. Durch den Verzicht auf das Bild wird inhaltliche Übereinstimmung mit der Fassung der RLS-90 hergestellt.

U

21. Anlage 2

In der in der Anlage 2 zur Verordnung in den Erläuterungen zu " $D_B...$ " und den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (Seite 18 der Vorlage, Abs. 2) in Bezug genommenen und mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18.01.1990 übermittelten Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 ist in Abschnitt 11.2, Seite 42, die bildhafte Darstellung der Funktion an die Berechnungsformel für D_{BM} anzupassen.

Begründung:

Die Kurvenscharen im Diagramm 9 geben nicht die Ergebnisse der zugrundegelegten Formel wieder.

22. Anlage 2

In Anlage 2 sind in den ergänzenden Erläuterungen zum Berechnungsverfahren (Seite 19 der Vorlage) die letzten beiden Sätze nebst Fußnote durch folgenden Satz zu ersetzen:

"Das Nähere regeln allgemeine Verwaltungsvorschriften nach § 48 Nr. 3 BImSchG."

Begründung:

Für "großflächige Schienenverkehrsanlagen" - d. h. Rangier- und Umschlagbahnhöfe - verweist der letzte Textabsatz der Anlage 2 der Verordnung (S. 18 unten und S. 19 oben der Vorlage) auf die Richtlinie "Akustik 04" der Deutschen Bundesbahn.

Diese Unterlage stellt nur die Beschreibung eines Berechnungsprogramms dar, das selbst nicht vorliegt. Die akustische Berechnung des Schallpegels ist aufgrund der "Akustik 04" nicht nachvollziehbar und daher nicht zustimmungsfähig.

Die Grenzwerte der Verordnung und die Berechnungsverfahren bilden jedoch eine untrennbare Einheit, denn die Höhe des berechneten Beurteilungspegels hängt von den Festlegungen des Berechnungsverfahrens ab.

Um die Verabschiedung der Verordnung nicht zu verzögern, sollten die Feinheiten der Berechnungsverfahren in allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach § 48, wie im BImSchG vorgesehen, im Anschluß an die Verordnung geregelt werden.

23. Anlage 2 Diagramm III

In Anlage 2 ist im Diagramm III das eingefügte Bild zu streichen.

Begründung:

Das Bild ist unrichtig, weil es nicht zutreffende Bezeichnungen enthält. Zudem ist es entbehrlich, weil die im Diagramm verwendeten Größen im Text der Anlage 2 erläutert sind. Durch den Verzicht auf das Bild wird inhaltliche Übereinstimmung mit der Fassung der RLS-90 hergestellt.

B.

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),
der Finanzausschuß (Fz),
der Ausschuß für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit (G) und
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)
empfehlen dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender
Entschlüsse:

24. Zur Verordnung

G

Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Bundesregierung,
mit der Vorlage einer Verkehrslärmschutzverordnung den
Lärmschutz zumindest für den Neubau und die wesentliche
Änderung von Straßen und Schienenwegen auf eine normative
und rechtssichere Grundlage auch für die Planung zu stellen.

Die Ziffern
24, 25, 26
und 27
schließen
sich aus.

VP

25. Der Bundesrat begrüßt, daß die Bundesregierung nunmehr
durch eine Verkehrslärmschutzverordnung Immissions-
grenzwerte für den Bau oder die wesentliche Änderung
von öffentlichen Straßen und Schienen festlegen will.
Die Möglichkeiten, durch straßenbauliche Lärmschutzmaß-
nahmen eine wirksame und hinreichende Lärmreduzierung
zu erreichen, stoßen jedoch auf bauliche und finanziel-
le Grenzen.

Fz 26. Der Bundesrat befürwortet die normative Festlegung von Immissionsgrenzwerten für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienen. Die Möglichkeiten, durch straßenbauliche Lärmschutzmaßnahmen eine wirksame und hinreichende Lärmreduzierung zu erreichen, stoßen jedoch auf bauliche und finanzielle Grenzen.

U 27. Der Bundesrat begrüßt, daß die Bundesregierung das drängende Problem des Verkehrslärms durch eine Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, die seit langem vom Bundesrat gefordert wird, regelt.

Er meldet jedoch weiteren Handlungsbedarf an:

VP
U 28. Entsprechend der Ermächtigung des § 43 BImSchG sieht die Verordnung Regelungen für den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen vor. Unzumutbar hohe Immissionsbelastungen treten aber vor allem an bestehenden Verkehrswegen auf. Der Bundesrat hält daher ergänzend zur 16. BImSchV eine gesetzliche Regelung für die Lärmsanierung an Straßen- und Schienenwegen für dringend erforderlich. Dabei müssen auch die finanziellen Voraussetzungen für die Lärmsanierung, insbesondere der Kommunalstraßen und der Schienenwege der Bundesbahn, geschaffen werden.

U 29. Insbesondere im Bereich der Deutschen Bundesbahn sind kurzfristig Maßnahmen zu treffen entsprechend der nach Maßgabe der Bundeshaushaltsgesetze eingeleiteten Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Autobahnen.

U
Ziff. 30
und 31
schließen
sich aus.

30. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, unverzüglich eine Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BImSchG - insbesondere über Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen - zu erlassen. Er bekräftigt insoweit seine Entschlie-ßung vom 29. November 1985, Drucksache 135/85 (Beschluß).

Ohne diese Regelung bleibt das Schutzziel - die erforderliche Abschirmwirkung von Schallschutzmaßnahmen - unbestimmt, da die vorliegende Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG nur die auslösenden Immissionsgrenzwerte festlegt.

Der Finanzausschuß widerspricht den Empfehlungen des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit unter Ziffern 27, 28, 29 und 30 mit folgender

Begründung:

Allgemeiner Teil (siehe Widerspruch zu Ziffer 1)

Im einzelnen:

Diese Entschließungsempfehlungen sehen z.T. enorm kostenträchtige Lärmsanierungen an bestehenden Straßen und Schienenwegen vor, die nicht zu finanzieren sind.

VP

31. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in Ergänzung zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen entsprechend § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG baldmöglichst durch Verordnung zu regeln.

Begründung (gegenüber dem Plenum):

Eine Verordnung nach § 43 Abs. 1 Nr. 3 steht in unmittelbarem Zusammenhang zur 16. BImSchV und stellt sicher, daß die 16. BImSchV einheitlich vollzogen wird.

32. Der Bundesrat hält es deshalb für ein vordringliches Ziel, den Lärm an der Quelle, also insbesondere bei den Kraftfahrzeugen selbst, weiter zu mindern.

VP
Fz
U
Ziff. 32
und 33
schließen
sich aus.

33. Gleichzeitig unterstreicht der Bundesrat jedoch, daß der passive Lärmschutz an Verkehrswegen aus umweltpolitischen, sozialen und ökonomischen Gründen nur die zweitbeste Lösung darstellen kann. Er fordert daher die Bundesregierung auf, im nationalen und EG-Bereich dafür Sorge zu tragen, daß bereits kurz- und mittelfristig wirksame fahrzeugseitige Maßnahmen getroffen werden, um Lärmemissionen bereits an der Quelle zu minimieren.

G

34. Der Bundesrat erkennt an, daß bereits in der Vergangenheit Fortschritte bei der Reduzierung des durch Kraftfahrzeuge verursachten Lärms erreicht wurden.

Fz
U

35. Er hält es für erforderlich, [in diesen Bemühungen fortzufahren und] die Lärmgrenzwerte aller Kraftfahrzeuge auf ein technisch mögliches und wirtschaftlich vertretbares Maß zu senken.

VP
Fz
U
[nur Fz, U]

36. Der Bundesrat verweist in diesem Zusammenhang auf den Beschluß des EG-Ministerrates im Rahmen der Richtlinie 84/424/EWG, wonach die in der Richtlinie 70/157/EWG festgesetzten Emissionsgrenzwerte spätestens bis zum 31. Dezember 1990 neu festgesetzt werden sollen. Weitere Absenkungen der Lärmgrenzwerte sind nach dem Stand der Technik möglich und wirtschaftlich vertretbar.

VP
Fz
U

VP
U

37. Er fordert daher die Bundesregierung auf, sich nachhaltig im Rahmen der EG-Beratungen insbesondere für folgende Maßnahmen einzusetzen:

- Die für den lärmarmen Lastkraftwagen in § 49 Abs. 3 und Anlage XXI StVZO festgesetzten Grenzwerte sind generell verbindlich festzuschreiben.
- Für Kraftomnibusse ist unverzüglich eine analoge Regelung zu treffen.
- Die Grenzwerte für Personenkraftwagen von jetzt 77 dB(A) sind um mindestens 3 dB(A) zu senken.
- Die erst für 1993/95 vorgesehene Grenzwertabsenkung auf 80 dB(A) für schwere Motorräder ist um mindestens zwei Jahre vorzuziehen. Bis 1995 sind die Grenzwerte um weitere 3 dB(A) abzusenken.

VP
U

38. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung außerdem, ergänzend im nationalen Bereich folgende Maßnahmen zu ergreifen:

VP
U

39. - Entsprechend den Bestimmungen für den lärmarmen Lastkraftwagen in § 49 Abs. 3 und Anlage XXI StVZO sollten für weitere Kraftfahrzeuge, insbesondere Kraftomnibusse, Lärmgrenzwerte festgesetzt werden, damit etwaige Benutzervorteile auch für diese lärmarmen Fahrzeuge in Anspruch genommen werden können. Für lärmarme Kraftfahrzeuge sollte eine besondere Kennzeichnung eingeführt werden.

VP
U

40. - Zur Reduzierung der Abrollgeräusche durch Reifen-Fahrbahn-Kontakte sind Richtlinien zur Begrenzung von Reifengeräuschen auf der Grundlage eines geeigneten Meßverfahrens zu erlassen sowie die Standardisierung lärmarmen Straßenbeläge und deren Einbau weiterzuentwickeln.

VP
U

41. - Die Möglichkeiten für die Anordnung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen aus Lärmschutzgründen sind zu erweitern.

U

42. - Ein generelles Nachtfahrverbot für Lastkraftwagen in Tempo-30-Zonen ist ab 1. Januar 1991 einzuführen; von diesem Verbot sollten lärmarme, gekennzeichnete Fahrzeuge ausgenommen werden.

VP
U

Begründung (gegenüber dem Plenum):

Der Bundesrat sieht mit Sorge, daß die Mehrheit der Menschen in der Bundesrepublik Deutschland von Straßenverkehrslärm belästigt und teilweise in ihrer Gesundheit gefährdet wird.

Die Emissionsminderung an der Quelle muß auch unter dem Gesichtspunkt des Verursacherprinzips bei den Bemühungen um weitere Lärminderung im Vordergrund stehen.

Der bereits erreichte Stand der Technik ermöglicht, die Grenzwerte mit angemessener Übergangsfrist weiter abzusenken.

Lärmarme LKW sind seit mehreren Jahren entwickelt; die Grenzwerte in der StVZO festgesetzt. Gleichwohl sind diese Grenzwerte, die z.B. bei leistungsstarken LKW zu einer Lärminderung von 4 dB(A) auf 80 dB(A) führen, noch nicht verbindlich vorgeschrieben. Auch für Kraftomnibusse sind bereits heute schon lärmarme Fahrzeuge im Einsatz, ohne daß hierfür Grenzwerte verbindlich vorgeschrieben sind.

Untersuchungen haben gezeigt, daß für schwere Krafträder ein Grenzwert von 80 dB(A) kurzfristig und wirtschaftlich vertretbar realisiert werden kann. Trotzdem soll dieser Grenzwert erst ab 1993/95 vorgeschrieben werden.

Abrollgeräusche aus Reifen-Fahrbahn-Kontakten sind mehr noch als antriebsbedingte Emissionen in starkem Maße geschwindigkeitsabhängig. Maßnahmen zur Begrenzung der Quellgeräusche sind daher notwendig. Die Emissionsgrenzwerte, die i.S. des § 45 StVO eine Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen ermöglichen, sind zu verschärfen.

U Die ab 1. Januar 1990 geltende neue Tempo-30-Zonenregelung sollte zum Anlaß genommen werden, ein generelles Nachtfahrverbot für laute Lastkraftwagen einzuführen. Dies entlastet die Bürger und schafft gewisse Benutzervorteile für die Benutzer von lärmarmen Kraftfahrzeugen.

VP 43. Der Bundesrat begrüßt, daß mit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) im Interesse der Rechtssicherheit und der Gleichbehandlung beim Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen Immissionsgrenzwerte festgelegt und das Verfahren zur Ermittlung der Immissionen geregelt werden.

Der Bundesrat bedauert jedoch, daß seiner seit langem erhobenen Forderung nach einem Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenstrecken nicht entsprochen werden soll.

Er hält die rasche Umsetzung eines solchen Programms für unabdingbar. Sofern die Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken unterbleibt, besteht die Gefahr, daß die Deutsche Bundesbahn (DB) künftig ihre Stellung als umweltfreundliches Verkehrsmittel verliert.

Der Bundesrat erkennt nicht den finanziellen Umfang einer umfassenden und gleichzeitigen Lärmsanierung im gesamten DB-Netz.

661/1/83

Er hält es jedoch für erforderlich, mit entsprechenden Maßnahmen unverzüglich zu beginnen und empfiehlt dabei, in einem abgestuften Vorgehen zunächst mit den gravierendsten Fällen zu beginnen. Eine entsprechende Prioritätenliste hat die DB bereits erarbeitet.

- G 44. Der Bundesrat verbindet seine Zustimmung zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) mit der dringlichen Bitte, die Bundesregierung möge rasch weitere Regelungen zu einem umfassenden Lärmschutz in Angriff nehmen.

Für die gesundheitliche Bewertung einer Lärmexposition sind grundsätzlich alle Lärmemittanten zu erfassen. Zu solch umfassender Darstellung einer Lärmimmissionssituation müssen Verfahren einer zusammenfassenden Bewertung verschiedener Lärmquellen und -qualitäten erarbeitet werden.

Aus Gründen des Gesundheitsschutzes sind emittentenunabhängige Immissionsgrenz- oder zumindest - richtwerte festzusetzen. Dabei können die in der städtebaulichen Planung zu Grunde gelegten Orientierungswerte nach DIN 18 005 als Anhalt dienen.

Unterschiedliche, jeweils emittentenbezogene Immissionsgrenzwerte, die nicht miteinander in Verbindung gebracht werden, können keinen stets ausreichenden Schutz für die exponierte Bevölkerung darstellen. Trotz Einhaltens solcher Grenzwerte kann in der Nähe mehrerer bedeutsamer Emittenten eine Gesamtimmission resultieren welche als erheblich belästigend oder gar gesundheitsschädigend zu beurteilen ist.

Auf den wachsenden Anteil in der Bevölkerung, der sich von Lärm, insbesondere Verkehrslärm und Fluglärm, erheblich belästigt fühlt, wird hingewiesen.